

CRUZADOR TAMANDARÉ – Reminiscências

– O Onze de Novembro

PEDRO TAAFE SEBASTIANY
Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref^o)

SUMÁRIO

- A escolha de um navio
- Bosísio, meu primeiro comandante
 - A Divisão E*
 - De como uns poucos fazem todos andar ...*
- Os novos tenentes e suas novas responsabilidades
 - O fantasma do japonês*
- Por que a especialidade de armamento acabou ficando em último lugar
- Incêndio a bordo de um navio mercante
- Uma grande rivalidade
- Uma apoteótica recepção
- Alguns momentos aflitivos da minha carreira
- O dia em que hastearam, na Fortaleza da Laje, o insólito sinal de que a barra estava fechada para a Marinha do Brasil
 - A noite de 10 de novembro*
 - Onze de novembro*
- Fogo contra o *Tamandaré*
 - Um incidente*
- Novos rumos, grandes decepções
 - Carlos Lacerda na praça-d'armas*
- Últimos eventos antes do meu desembarque

A ESCOLHA DE UM NAVIO

Quando ainda cursava o último ano de Escola Naval, os novos cruzadores da Marinha do Brasil eram a conversa de todos nós. O *Barroso* já havia chegado dos Estados Unidos, mas o *Tamandaré* ainda estava lá ultimando os preparativos para a sua vinda para o Brasil. Naquele tempo, as saídas para o mar do *Barroso* eram quase que diárias. Lá pelas 9 horas da manhã, ele ia barra afora para seus exercícios e retornava cerca das 3 horas da tarde. Ao vê-lo passar garboso e imponente, pelas suas dimensões e beleza de suas linhas, eu dizia a mim mesmo: é lá que eu quero embarcar. Era apenas um desejo. Mal sabia eu que o futuro me aguardava a bordo de um daqueles navios com um período de inúmeros ensinamentos, realizações e emoções. Um daqueles navios viria a ser a matriz que moldaria a minha conduta como homem e, sobretudo, como oficial de Marinha.

Nossa viagem de instrução como guardas-marinha estava chegando ao fim. Entre nós da turma de 46, as cogitações e discussões sobre o nosso futuro na Marinha brasileira tomavam conta de boa parte do nosso tempo. Os sólidos argumentos pró e contra tal e qual tipo de navio eram muitas vezes entremeados de gozações espirituosas, relacionando o navio às possíveis futuras especialidades.

Uns eram a favor de navios menores, tipo contratorpedeiros ou destróieres de escolta. Outros queriam servir fora da sede e tirar isso logo da cabeça. Minha opinião nunca chegou a ser abalada. Queria mesmo era ir para um dos cruzadores, onde me parecia que o campo profissional poderia ser bem mais amplo do que em um navio de menor porte. Certo ou errado, era o que queria.

Tão logo o nosso belo e imponente Navio-Escola *Almirante Saldanha da Gama* aportou no Rio de Janeiro de volta

de nossa viagem de instrução, ostentando garbosamente sua enorme flâmula de fim de comissão, veio a ordem para que os já segundos-tenentes indicassem suas preferências de embarque nos navios para onde poderíamos ser designados. Não houve dúvida. Claramente indiquei minha preferência: embarcar em um dos cruzadores. Pela minha classificação na turma, tinha uma razoável certeza de que iria bater com os meus costados lá mesmo para onde queria ir, nos cruzadores.

Mais alguns dias de ansiedade e chegaram as nossas ordens de desembarque do *Saldanha* e embarque nos nossos futuros navios de destino. Em minhas ordens lá estava, com todas as letras, meu embarque no Cruzador Ligeiro *Almirante Tamandaré*. Para o mesmo destino iam o Stoffel, nosso chefe de classe; o Camarate, meu colega de camarote de todo o período na Escola Naval; o Damásio; o Fleury e o Batista. Nessa mesma leva iria ainda o Flores, chefe de classe da turma abaixo da nossa, que também já havia terminado sua viagem de instrução, feita a bordo do Navio-Transporte *Duque de Caxias*.

No dia previsto, o "Boi", apelido do batelão que levava a guarnição do cruzador de terra para bordo e de bordo para terra, atracou ao portaló de boreste do *Saldanha*, e embarcamos para nosso novo navio, que por quase três anos viria a ser minha nova "casa" e a escola onde todos nós seríamos forjados como oficiais da Marinha do Brasil.

Todos esses jovens oficiais tiveram brilhantes carreiras, tanto na Marinha como fora dela. Stoffel chegou a ser chefe do Estado-Maior da Armada; mais tarde, como civil, foi consultor do maior estaleiro do Brasil. Camarate brilhou pela sua cultura, e por conhecimentos profissionais e de matemática; lamentavelmente sua saúde não lhe foi favorável, fazendo com que saísse

da Marinha ainda como oficial superior, e viesse a falecer relativamente jovem. Damásio brilhou pelos seus profundos conhecimentos de máquinas, motores e instalações mecânicas; como civil, foi diretor de Segurança de um grande banco. Fleury, depois de brilhar como oficial de Operações, foi ser um dos diretores de uma companhia de navegação. Batista brilhou por sua capacidade de organização; depois, como civil, foi um dos diretores da Companhia Nacional de Seguros. O Flores chegou a ser ministro da Marinha. Quanto a mim, na Aviação Naval tive a sorte e a

daquele navio fidalgo todo pintado de branco que acabávamos de deixar havia poucos momentos. Agora, entrávamos na Marinha cinzenta, na Marinha de Guerra, em um navio na condição de pronto para o mar, amarrado ao brinco da bóia número 2.

Subimos a escada de portaló um atrás do outro. Após o cumprimento ao Pavilhão Nacional, hasteado na popa do cruzador, cumprimentamos o oficial de serviço naquela hora, o Capitão-Tenente Afrânio (Afrânio Pinto dos Santos), que nos recebia em posição de sentido, luneta sob seu braço esquerdo e segura também pela mão



honra de comandar o Primeiro Esquadrão de Helicópteros Anti-Submarinos por cerca de quatro anos, além dos outros comandos que tive durante o período em que estive na Marinha. Depois que saí, pressionado pelas obrigações familiares, como empresário, na vida civil, estive sempre à testa de meus próprios negócios.

Ao nos aproximarmos do *Tamandaré*, ouvia-se o zumbido dos motores elétricos, as ordens do contramestre dirigindo as fainas de convés, os toques de apito e a agitação no portaló. Tudo muito diferente

esquerda, o qual respondia um a um o nosso cumprimento. Era um momento solene, era o momento em que nós pedíamos permissão para entrar a bordo, a bordo do nosso primeiro navio da Esquadra da Marinha brasileira, navio que ostentava o nome do seu patrono, com suas tantas tradições, tantos atos heróicos e tantos gestos cheios de humanidade.

O *Tamandaré* iria ser o padrão para nossa formação e para a nossa vida no início da carreira de oficiais de Marinha. A partir daquele momento nós iríamos participar de

vários acontecimentos importantes, inclusive aqueles que iriam influenciar, até mesmo, o destino e o futuro do nosso País, ao qual, quando entramos para a Escola Naval, prometemos servir até com o sacrifício das nossas próprias vidas.

Depois de sermos apresentados ao imediato do navio, o Capitão-de-Fragata Waldeck Lisboa Vampré, na praça-d'armas, nos informaram quais seriam os nossos camarotes e as divisões onde iríamos servir como ajudantes dos encarregados. A mim coube a Divisão E, de eletricidade; iria ser o seu primeiro ajudante, e meu encarregado era o Capitão-Tenente Ramalho Viana; o chefe do Grupo de Eletricidade era o Capitão-de-Corveta Jaime Leal Costa Filho, mais tarde voltaríamos a nos cruzar quando ambos fomos para a Aviação Naval. O Stoffel foi para a F. Direção de Tiro; Camarate, para a Primeira Divisão na proa, encarregado da Torre 3 da artilharia principal, com seus canhões de 6 polegadas. Batista, para a Segunda Divisão a ré, dos canhões de popa da bateria principal. Já o Damásio, como eu, foi para o Departamento de Máquinas, na Divisão A, Máquinas e Motores Auxiliares, cujo encarregado era o Capitão-Tenente Brum. Já o Flores foi para a Divisão M, do mesmo Departamento, Máquinas Principais, cujo encarregado, se não me falha a memória, era o Capitão-Tenente Milanês. Quanto ao Fleury, não me recordo para qual divisão foi, mas creio que foi para o Departamento de Operações.

Distribuídos pelas divisões do navio, fomos ver nossos camarotes. Na realidade, não era um camarote o que nos foi designado, era um alojamento com oito beliches, mais conhecido como a “cabeça-de-porco dos segundos-tenentes”, bem no bico de proa e dois conveses abaixo do convés principal.

○ Nosso rancho também ficava por ali mesmo, ao lado da “cabeça-de-porco”. Nada disso importava porque o principal é

que estávamos no melhor navio da Esquadra. Admirado por muitos e contestado por poucos (talvez apenas pelo pessoal do *Barroso*, nosso rival em eficiência). Que me perdoem os barrosianos, mas o tempo iria demonstrar por A mais B essa minha afirmativa. O *Tamandaré* tinha alma, alma de um valente que jamais se entregou. Até na hora da sua morte teve o fim de um bravo, o túmulo do marinheiro, sob a lápide azul-turquesa do imenso oceano. Não aceitou o fim ignóbil a que tinha sido condenado, o desmonte como ferro velho.

BÓSÍCIO, MEU PRIMEIRO COMANDANTE

Dizia a tradição que a oficialidade de algum tempo atrás era dividida em dois grupos. Havia o grupo dos “Duques de Ferro”, ou “Arquiduques”, e o grupo dos “Búfalos”. Todos excelentes oficiais, porém pautavam por cartilhas diferentes. Uns eram extremamente rígidos e agiam estritamente pelo “book”. Já os Búfalos adotavam uma atitude mais amena, eram a reação aos princípios que norteavam os Duques de Ferro. Convivi com vários deles. O anedotário da Marinha está repleto de seus feitos, tanto dos Duques como dos Búfalos.

Bósício era um dos remanescentes dos Duques de Ferro. Sua fama fazia justiça a seu porte ereto, altivo, a sua fisionomia sempre fechada. Mas além de ser um duro disciplinador, era um profissional de primeira linha. Aliado a essas qualidades, tinha um coração maior do que seu próprio peito. Um líder nato, que tinha a guarnição do seu navio na palma de sua mão.

Para nós, a tenentada recém-chegada, Bósício era tal e qual Zeus no Olimpo transformado no passadiço. De lá emanavam suas ordens precisas e incisivas, não havia falhas. Para nós então, que vivíamos nas profundezas das máquinas e que de

rotina não freqüentávamos as rodas palacianas do passadiço, essa distância parecia ser ainda maior.

Os raios e trovões emanados de Zeus e de seus auxiliares vinham pelo MC, espécie de interfone que “cuspiu” para quem quisesse ouvir, nas suas proximidades, as ordens vindas do passadiço, sempre cobrando a perfeição que o nosso *Tamandaré* perseguia como meta, sempre além do que já se havia alcançado. Era a busca incessante pela perfeição. Esse espírito de insatisfação ou de busca do algo mais nos dominava, quase como uma obsessão – era o espírito do navio. Creio eu que isso perdurou em sua guarnição tanto em praças como em oficiais, ao longo de sua vida na Marinha brasileira, até o dia de sua baixa do serviço. Fato que se reflete até os dias de hoje nas reuniões de sua praça-d’armas feitas pelos seus antigos oficiais, periodicamente, no Clube Naval.

A Divisão E

Os domínios e tentáculos da Divisão E eram vastos e longos. Eles se estendiam por todo o navio, dos turbogeradores, diesel-geradores, quadros de manobra, quadros de distribuição, motores de ventilação ou de extração, até o último equipamento ou a última lâmpada. Do tope do mastro ao túnel do eixo propulsor, do mastaréu da proa à luz de alcançado na popa, incluindo em tudo isso todas as comunicações interiores, desde a central automática telefônica até os telefones auto-excitados dos vigias de proa e popa, numa vasta rede de milhares de fios, tomadas e chaves seletoras. Além de tudo isso, incluíam-se também as agulhas giroscópicas, suas repetidoras e respectivas conexões. Portanto, nossas fronteiras físicas se estendiam por todas as divisões de bordo, na sua maioria de pacíficas relações. Mas

quando a Divisão A, por uma infeliz manobra na rede de aguada, alagou o compartimento das bombas elétricas de água doce, o banho suspenso fez o navio inteiro voltar seus olhos para cima da Divisão E até que o reparo fosse concluído, isso num dia de verão de absurdo calor.

Por força desse domínio de responsabilidades, acabei conhecendo o navio de proa a popa, das luzes de aviso aéreo nos mastros ao duplo-fundo do navio.

De como uns poucos fazem todos andar, ou das reponsabilidades e agruras de um tenente de serviço nas máquinas

No nosso departamento, o de Máquinas, durante as viagens o serviço de quarto era feito nas praças de máquinas, sendo os oficiais mais novos e menos experientes em “Bala 4” e os mais experimentados em “Bala 8”. As “balas”, como eram chamados todos os compartimentos das máquinas e caldeiras, eram oito no seu total. Quatro e oito eram os compartimentos onde ficavam as turbinas de propulsão do navio e de onde era feito o controle. O oficial de serviço, em cada uma das praças de máquinas, ficava junto aos quadros de controle das máquinas, com seus manômetros e indicadores, observados o tempo todo. Pelas indicações do painel controlava-se todo o funcionamento da planta de máquinas, a temperatura e a pressão do vapor, o vácuo e o bom funcionamento de todas as máquinas do sistema de propulsão do navio, além dos geradores de energia elétrica.

No *Tamandaré*, a instalação de máquinas era diferente da do Cruzador Ligeiro *Barroso*. Cada “Bala” era um compartimento estante, embora pudesse operar isoladamente, em planta dividida – Bala 4 e suas quatro caldeiras, e a 8 também com suas quatro caldeiras, ou em planta única, onde o vapor ge-

rado nas caldeiras servia a ambas as praças de máquinas. Havia uma grande flexibilidade de manobra, e a tenentada tinha a responsabilidade de bem conduzir cada uma de suas seções. Ai de nós se a queima das caldeiras fosse deficiente, saindo com algum penacho de fumaça pela chaminé. De imediato vinha do Olimpo um “trovão” pelo MC exigindo que houvesse melhor atenção com a condução das máquinas.

No período de adaptação ao serviço nas máquinas, nosso serviço era feito na Bala 8, junto com os capitães-tenentes mais antigos, Bruno, Brum, Madureira, Milanês e outros cujos nomes já não mais recorde. Cada um tinha a sua maneira de ser. Quantas vezes vi o Bruno e o Brum atenderem o MC com um martelo na mão. Conforme o tom da mensagem vinda do passadiço, começavam a bater repetidas vezes com o martelo no gradil próximo ao MC, dando a impressão ao passadiço de que alguma faina de reparo importante estava em andamento nas máquinas. Até mesmo o Comandante Bosfísio ficava convencido da eficiência e diligência com que seus oficiais cuidavam do seu navio, cada qual com o seu truque, e os previsíveis “raios e trovões” do Olimpo eram desviados para outros lados. Vivendo e aprendendo...

Assim, fomos conhecendo as artes e os truques do ofício, fosse do lado técnico ou do lado psicológico. E lá ia o nosso *Tamandaré* sereno pelos mares afora. Não que não houvesse incidentes de percurso. Alguns eram até bem sérios. Certa vez aconteceu um comigo. Logo após o navio ter amarrado ao brinco da bóia, as máquinas foram dispensadas. De imediato iniciamos a secagem das turbinas. Um dos praças, no estrado inferior, responsável pela condução do turbogerador, deu uma bobeadada e deixou alagar o condensador da turbina. A válvula de segurança disparou, enchendo a praça de máquinas com vapor e desar-

mando o gerador; para nossa sorte, o vapor era saturado. Os motores de ventilação e extração se desligaram, assim como toda a iluminação da praça de máquinas, devido à queda do gerador.

Em poucos segundos, todo o compartimento estava totalmente tomado de vapor, que escapava furiosamente, com um ruído assustador, pelas válvulas de escape do ejetor condensador. Nesse cenário, todo o pessoal que estava na praça de máquinas saiu correndo, com exceção do Suboficial Assunção e de mim, que ficamos lá embaixo, ele cuidando para que não torrassem os mancais do turbogerador ainda girando, tocando manualmente a bomba de óleo lubrificante, e eu dando as ordens necessárias para que o grupo diesel de ré fosse acionado e assumisse a carga elétrica do navio, pois os disjuntores do quadro elétrico do turbo haviam desarmado com a queda do gerador.

Realmente o sub foi um bravo. Aos poucos fomos resolvendo os problemas, e no final tudo acabou dando certo. Até a sauna que tomamos serviu para perdermos alguns quilos de água destilada do nosso corpo. É bem verdade que nem o sub nem eu tínhamos muitos quilos disponíveis para serem transformados em suor.

OS NOVOS TENENTES E SUAS NOVAS RESPONSABILIDADES

Quando chegamos ao *Tamandaré*, alguns dos oficiais que haviam recebido o navio nos Estados Unidos, na Base Naval de Filadélfia, já haviam desembarcado. Aos poucos a debandada dos mais antigos começou a se acentuar. De repente éramos nós os encarregados das divisões em que inicialmente tínhamos sido os ajudantes. Nem curso de especialização tínhamos, quando muito um curso de combate a incêndio feito, durante a viagem de instrução, em

Treasure Island, uma base da US Navy, durante a passagem por San Francisco do Navio-Escola *Saldanha da Gama*. Era muito pouco para muita responsabilidade.

O chefe de máquinas do *Tamandaré*, na época o Comandante Francisco Landsman Ramos, encarou essa verdadeira emergência com coragem e determinação. Reuniu a nova tenentada e estabeleceu um programa de aulas para a sua garotada; pouco a pouco fomos tomando conhecimento de todas as peculiaridades da planta de máquinas do nosso navio, o que deu literalmente para “quebrar o galho”.

Nos domínios da minha divisão, fui mettendo o nariz aqui e acolá e acabei constatando que nem tudo o que estava escrito nos papéis e desenhos da planta elétrica correspondia à realidade. Levei essa observação ao meu chefe de grupo, que nessa época já era o Capitão-de-Corveta Aratanha, sugerindo que fosse feito um levantamento físico da planta elétrica e que esse levantamento fosse confrontado com os desenhos existentes da rede elétrica. O Comandante Aratanha deu-me força para que fosse realmente feito esse levantamento, pois ele também estava em dúvida quanto aos desenhos e o existente físico.

Mal sabia eu o tamanho de tal empreitada. Ocorre que o antigo *St. Louis*, o “*Luky Lou*” como era chamado na Marinha americana, participou ativamente, durante a Segunda Guerra Mundial, de toda a campanha do Pacífico, exceção feita aos períodos para reparo das porretadas que recebera durante os muitos combates de que participou – até kamikaze levou na altura da popa, mas a tudo sobreviveu.

O fato é que, na pressa de recolocar o navio em condições de combate, os arsenais de reparo simplesmente iam cortando os cabos de energia afetados, e nem sempre as alterações foram devidamente registradas. Daí o emaranhado de cabos

que ligavam nada a coisa nenhuma. Assim, fui obrigado a seguir fisicamente cabo a cabo, das origens de suas caixas de distribuição até o seu fim, ou seja, onde ele foi cortado ou, para minha felicidade, a lâmpada ou o aparelho a que era ligado.

Nessa pesquisa fui conhecendo compartimento a compartimento de todo o navio. Até andei subindo por dentro dos mastros. O de vante iniciava-se lá em baixo, na previsora. A entrada era por uma porta de visita e a saída, junto às antenas do radar. De todos os dados levantados acabou sendo elaborado um livro pelo meu chefe de grupo, o Capitão-de-Corveta Aratanha, com a descrição e os planos de toda a planta elétrica do *Tamandaré*. A seguir foi a vez dos telefones de combate e de suas chaves seletoras, outro emaranhado que levou meses para ser desatado. Mas foi feito.

O fantasma do japonês

Havia uma coisa que me causava uma certa estranheza. Os vigias do hangar nunca ficavam em seu posto no piso do convés do hangar, mas sim lá em cima, junto à escotilha de acesso ao hangar no convés principal. Sempre que encontrava o vigia lá em cima, mandava-o descer e ficar no seu lugar, que era dentro do hangar, lá em baixo.

O hangar era um vasto compartimento que dava para alojar, se não me engano, até dois aviões *Curtiss Seagull* com as asas dobradas. Era desse compartimento que se tinha acesso à máquina do leme, local que por algum tempo foi meu posto de combate.

Voltando ao assunto do vigia do hangar, depois de “assuntar” junto aos praças mais antigos da Divisão o porquê daquela atitude dos vigias, acabei obtendo a resposta do Sub Barbosa: era o fantasma do piloto *kamikaze*. Barbosa, meio encabulado, acabou admitindo que os vigias já tinham

visto “ele” andando pelo hangar. Os grumetes tinham um pavor santo de se encontrar cara a cara com ele. Por isso é que subiam para ficar mais próximos de uma saída onde o falecido japonês não os podia pegar. Até aí, tudo bem que eles acreditassem em fantasmas, mas eu não. Resolvi, então, que eles iriam mesmo ver o fantasma do *kamikaze*.

Durante as minhas andanças, levantando a planta elétrica do navio, acabei entrando em compartimentos que, pelo jeito, não eram abertos desde os tempos dos americanos. Até jornais do Havaí encontrei, datados de 1945. Também entre os achados tinha encontrado um macacão cáqui, juntamente com uma touca de couro de piloto, possivelmente de algum tripulante dos aviões de patrulha do navio. Juntei tudo e guardei no armário do meu camarote. Um dia poderiam ser úteis para alguma coisa. E foram.

A roupa do fantasma do *kamikaze* já estava arranjada, só faltava agora o japonês aparecer no fundo do hangar perambulando por lá no quarto de meia-noite às 4 da manhã.

Devidamente trajado, o “japonês” entrou sorrateiramente no hangar por uma das entradas abaixo do convés principal e se posicionou nos fundos do compartimento. Logicamente o vigia não viu nada, pois estava sentado no último degrau da escada com a cabeça para fora do hangar, olhando perdidamente para as estrelas, provavelmente pensando na morena que deixara saudosa numa das ladeiras de Salvador.

Eis quando o *kamikase*, de macacão e touca de couro tal como nos filmes de Hollywood, bem visível no meio do hangar e em alta voz, berra para o vigia “... Anoné, Anoné, Anoné...” (atenção, atenção, atenção). O vigia, saindo do seu sonho erótico, olha espantado para o “japonês” e, largando o telefone no convés, dispara em direção à tolda.

O “japonês”, que não queria ser apanhado com a boca na botija, rapidamente se descarta de sua indumentária de vôo e, no convés, aguarda a chegada de quem viesse para investigar a veracidade da história do vigia. Pouco depois, o contramestre e o apaixonado grumete apareceram. O jovem marujo, apontando veementemente para o fundo do hangar, mostrava ao incrédulo contramestre onde ele havia visto o fantasma. No dia seguinte, corria pelo estado-menor do *Tamandaré* o boato de que realmente o *kamikaze* havia aparecido.

De que eu tenha conhecimento, durante alguns anos essa história, com foro de fato verídico, circulou pelos alojamentos do *Tamandaré*. Agora, sim, podiam falar da veracidade da história do japonês *kamikase* que aparecia perambulando pelo navio.

POR QUE A ESPECIALIDADE DE ARMAMENTO ACABOU FICANDO EM ÚLTIMO LUGAR

Enquanto servi na Divisão de Eletricidade do Cruzador *Tamandaré*, tive dois postos de combate. Como encarregado da iluminação do navio, o primeiro foi junto aos holofotes de 36 polegadas. Esses holofotes eram parte das minhas atribuições e meu local em posto de combate. O outro foi na máquina do leme, como já menciono anteriormente.

Os holofotes eram dois e ficavam numa plataforma entre as duas chaminés; para o meu azar, exatamente entre as quatro torretas dos canhões de cinco polegadas, duas para cada bordo. Aqueles que conhecem sabem o quanto é desagradável o estampido desses canhões. É como um latido ardido e alto extremamente desagradável quando abrem fogo. Decorre desse tempo a minha rejeição por essa especialidade.

Minha função durante os postos de combate era fazer com que os holofotes

funcionassem corretamente no decorrer dos exercícios de artilharia praticados entre os navios, em especial entre os dois cruzadores. Isso porque os holofotes eram comandados pela direção de tiro, tal como os canhões. Embora não se desse nenhum tiro, sua abertura e seu fechamento eram sincronizados com as respectivas salvas. Apenas o “raio da morte”, como eram chamados, indicavam a abertura de fogo.

Ocorre que um dos nossos holofotes não funcionava a contento, o que era para mim uma constante fonte de aborrecimento, pois os artilheiros não podiam viver sem o seu raio da morte, especialmente diante do rival e inimigo de sempre, o Cruzador *Barroso*. Tinha que ser dado um jeito.

Com esse problema na cabeça, tentei várias vezes fazer o reparo do bendito holofote. Tempo e ciência perdidos. O diabo do bicho não se submetia a minha vontade, mesmo eu deglutindo de ponta a ponta o manual daquele bendito “raio da morte”, recorrendo a todas as sugestões do fabricante e ao conselho dos “entendidos”.

Nada dava certo, nem benzedeira baiana conseguiria fazer com que aquele holofote funcionasse direito.

Num dia de minhas perambulações pelo Arsenal de Marinha da Ilha das Cobras (AMIC) como era chamado o Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ) de hoje, encontrei uma alma caridosa que me sugeriu trocar o holofote defeituoso por um novinho em folha que estava guardado com outro nos fundos da oficina de eletricidade do arsenal. Era só arranjar um caminhão para transportar o novo Raio da Morte!

Fiquei deslumbrado com a facilidade da solução, pois só teria que trazer o velho, e nada mais seria perguntado ou exigido. Aproveitando a docagem do navio e a facilidade de os guindastes estarem sempre nas suas proximidades, não perdi tempo. Enquanto meus eletricitistas ficavam despen-

dendo o holofote de sua base, saí do navio em direção à garagem do arsenal. Invocando o nome do navio, que tinha muito prestígio naquela época, não tive grande dificuldade de obter um caminhão para fazer o transporte da minha nova aquisição.

Logo que cheguei de volta ao dique com minha preciosa carga, fui até o guindaste mais próximo e, depois de fazer alguns gestos cabalísticos para o operador do guindaste, a troca de holofotes foi feita rapidamente. O mesmo caminhão levou o velho “raio da morte” para o lugar de onde tinha vindo o novo. Tudo resolvido. Apagados os vestígios da troca feita, tudo ficou às mil maravilhas, sem mais outras considerações. Por parte dos artilheiros, felicidade completa. O eficiente funcionamento do “raio da morte” devolveu minha tranquilidade de vida a bordo e na Divisão (E), “maré mansa”.

Passado o tempo, vim a saber que aqueles holofotes guardados no arsenal seriam instalados no NE *Saldanha*. Com certeza um deles não deve ter funcionado muito a contento. Mas como não eram para ser controlados pela direção de tiro e somente conteirados manualmente, acho que o problema da troca não foi muito prejudicial ao *Saldanha*. Certamente seu uso no *Tamandaré* foi muito mais proveitoso. Devo dizer que essa faina foi muito mais excitante do que ficar em frias noites aguardando o estrondo dos canhões, naqueles infundáveis postos de combate noturnos, tão ao sabor do nosso exigente e respeitado, mas muito querido chefe, como o tempo iria demonstrar mais adiante, o Almirante Pena Boto.

INCÊNDIO A BORDO DE UM NAVIO MERCANTE

Um dia de domingo em que estava de serviço, chegou uma mensagem informando que um navio mercante sueco, que es-

tava com fogo a bordo, iria entrar na Baía de Guanabara para que o incêndio fosse apagado. Coubera a nós do *Tamandaré* a incumbência de enviar uma equipe de socorro equipada para o combate ao fogo.

Sendo eu da máquina, fiquei encarregado desse grupo. Bombas P-500, mangueiras, máscaras e todo o resto da parafernália de combate ao fogo foram embarcados no “boi” disponível, e ficamos aguardando a chegada do navio em perigo.

Lá por volta das 13 horas entra na baía o navio e fundeia pouco além da linha de rota das barcas de Niterói. A primeira coisa que me chamou a atenção foi que não havia nenhuma fumaça saindo do navio. Se não me falha a memória, seu nome era *Stela Maris*. Rapidamente o grupo selecionado embarcou no batelão, e lá fomos nós cumprir a nossa obrigação.

Ao subirmos a bordo do *Stela Maris*, fomos recebidos por um marinheiro que dizia, em inglês, que o fogo era na proa do navio, pedindo que nós fôssemos lá para apagar o incêndio. Só isso e mais nada.

Em face daquela informalidade, indaguei onde estava o comandante para saber mais sobre o que estava acontecendo. Com a minha insistência, acabou me levando ao refeitório do navio. O *Stela Maris* era uma embarcação mista de carga e passageiros muito comum naqueles lados do mundo. No refeitório lá estava o comandante, almoçando calmamente com uma senhora, como se nada estivesse acontecendo.

Depois de esperar alguns minutos, resolveu dar atenção à minha presença. Disse-me ele que o navio estava se dirigindo a Montevidéu, onde iria receber uma carga de carne congelada, mas, como tinham observado uma fumaça que saía de um compartimento na proa, mandara fechar todas as portas e demandou o porto do Rio de Janeiro, e pedia para que fôssemos lá na proa ver o que acontecia. Dito isso, voltou

novamente a atenção à sua convidada e “tamos conversado!”.

Quando estava me dirigindo para a proa, surgiu um outro tripulante que me indicou qual era o tal compartimento onde haveria fogo. De fato, ao abrir o compartimento, verificamos que era um paiol de tintas e que realmente havia fogo dentro dele, mas nada de muito extraordinário. Certamente, com o pessoal que dispunha a bordo, o comandante poderia ter debelado aquele fogo. Mandei o nosso pessoal iniciar por ali o combate ao fogo. Aí fui dar atenção ao primeiro porão de carga, onde me indicava o tripulante que também havia fumaça.

Nesse meio tempo, atracava no navio uma embarcação do Corpo de Bombeiros que também havia sido chamada pelo agente da companhia de navegação. De fato, quando abrimos o porão de carga saiu uma fumarada branca. Para dividir as tarefas ficou combinado com o sargento dos bombeiros que iríamos nos concentrar no paiol de tintas e que eles ficariam com o porão de carga.

Assim combinado, voltei para o paiol de tintas, onde nosso pessoal já estava bem adiantado no combate ao fogo e retirava o material dos locais em que o fogo já tinha sido apagado. Extinto o incêndio no compartimento, observei que o navio estava adquirindo uma banda para boreste.

Ao me dirigir para o local onde estavam os bombeiros, vejo que, simplesmente por não terem máscaras, eles haviam aberto parcialmente a escotilha desse porão e colocado as mangueiras pela fresta aberta e estavam enchendo o porão de água, mas sem saber se o jato de água estava se dirigindo ao local certo onde presumivelmente havia fogo.

Para não melindrar os profissionais de combate ao fogo, sugeri que, já que nós estávamos equipados de máscaras, poderíamos entrar no porão e verificar melhor a extensão do fogo no local.

Eu mesmo entrei no compartimento e verifiquei que a fumaça era mais intensa na área contígua ao paiol de tintas, onde o fogo já tinha sido debelado.

As anteparas do porão eram revestidas de madeira. Entre a madeira e as chapas de aço, o isolamento térmico era feito com pequenos pedaços de cortiça. Era na cortiça que o fogo estava se alastrando. O calor gerado pela queima da cortiça não era suficiente para queimar as peças de madeira do forro, assim não se via um foco definido de chamas. Mas o fogo na cortiça ia se espalhando rapidamente entre as paredes de aço do compartimento e a madeira do forro. Para se saber até onde o fogo tinha caminhado pela cortiça, era necessário romper a madeira e verificar até que ponto o fogo tinha ido consumindo as bolinhas na cortiça. Abrimos a machado vários buracos ao redor do foco principal e descobrimos que o fogo na cortiça já tinha ido bem mais longe.

Era realmente necessário esburacar a antepara de madeira em muitos pontos bem afastados, com um estrago considerável no porão do navio. Com receio de ser responsabilizado pelo estrago que iria ser feito, antes de iniciar a faina resolvi comunicar ao comandante nossa pretensão. Assim não ficaria com o peso de toda a responsabilidade.

Voltei ao refeitório, e lá estava ele calmamente degustando o seu vinho tinto junto com a madame. Cheguei perto e ele continuava a tomar o seu vinho. Parecia que não tinha mais ninguém por ali. Irritado com o pouco caso do comandante e sem pedir licença, cheguei junto à mesa e perguntei-lhe se ele não estava interessado no que estava acontecendo no porão de seu navio. Depois de olhar para mim com um certo ar de espanto, me perguntou se era necessária a sua presença no local. Disse-lhe que sim e virei-me para voltar ao lugar do

incêndio. Meio sem jeito, ele levantou-se da mesa e me seguiu. Ao chegarmos ao local, expliquei-lhe o que pretendia fazer e o porquê dessa intenção. Com permissão dada, iniciamos a destruição das anteparas de madeira.

Era impressionante. Embora a temperatura de combustão da cortiça fosse relativamente baixa, a rapidez de propagação era enorme. A destruição foi grande. Havia cortiça em brasa a 6, 7 metros de distância do foco inicial e nenhum dano na cobertura de madeira.

Para me assegurar de que o fogo no isolamento térmico não havia se propagado ao porão inferior, resolvi ir até lá e fazer mais alguns furos na antepara de madeira.

Como já vinha refrigerando os porões de carga, a temperatura era muito baixa; além disso, toda a água lançada pelos bombeiros estava acumulada no fundo do porão, mais ou menos na altura do meu peito. A água estava gelada, o que acabou me causando uma cólica danada. Foram os ossos do ofício.

Certificados de que não havia mais nenhum foco de incêndio, voltamos para o nosso navio. O único obrigado que recebemos foi o dos bombeiros. Uma semana depois desse evento, todos aqueles bombeiros viriam a falecer numa explosão num depósito de explosivos numa das ilhas da baía. Uma pena: eram uns bravos, mas, naquela época, muito mal equipados. Quem sabe se não morreram por esse motivo?

UMA GRANDE RIVALIDADE

A rivalidade entre o *Barroso* e o *Tamandaré* tinha a sua lógica. Tinha os mesmos ingredientes que no tempo dos velhos Encouraçados *Minas* e *São Paulo*. Que me perdoem os outros, mas o *São Paulo* tinha aquele algo mais. Assim também era o *Tamandaré*. Qual é o motivo que ain-

da hoje faz com que a praça-d'armas do *Tamandaré* se reúna periodicamente no Clube Naval? Obviamente, o algo mais que brindou aquele navio durante toda a sua história, na Marinha americana como na do Brasil.

Qualquer deslize de um era, logicamente, motivo de grandes gozações por parte da tripulação do outro. Mas, cá entre nós, o *Tamandaré* era, sem dúvida, o melhor. Sua estrela tinha sempre um quê de maior brilho. Haja vista a enorme estrela toda iluminada que ostentava no alto do mastro durante as festividades de fim de ano.

Certa ocasião em que os dois navios fizeram uma viagem ao sul do país, na altura de Santa Catarina, numa noite sem vento mas com o mar apresentando um *swell* de grandes proporções com ondulações bem agigantadas, os dois cruzadores rumavam em direção à entrada do porto de Rio Grande.

Horas tantas, lá pelo meio da noite, o nosso rival se declara com água no óleo e com suas caldeiras apagadas. O navio, sem propulsão nem energia, fica à matroca e atravessa no *swell*. Naquela época, o comandante do *Tamandaré* já era o Capitão-de-Mar-e-Guerra Telles Bardi, um chefe de primeira água, um oficial de Marinha em sua plena acepção. No passadiço desde o primeiro momento, manobra o *Tamandaré* para se posicionar próximo ao *Barroso* e aguardar os acontecimentos.

A Divisão E já tinha ficado para trás. Agora acumulava a Divisão de Operações com a Secretaria do *Tamandaré*. Meu quarto de serviço era feito no camarim de cifras como Dirigente de Tráfego (DT). Por coincidência, esse evento ocorreu justamente durante o meu quarto, o malfadado zero às quatro, e pude presenciar quase tudo o que acontecia.

A cerca de uns 200 a 300 metros, o *Barroso*, iluminado pelos nossos holofotes,

balançava fortemente a ponto de mostrar fora da água as bolinas. A barulheira das portas batendo e de coisas rolando pelo convés chegava até nós. Era impressionante ver aquele navio todo apagado balançando tão fortemente.

A demora do *Barroso* em conseguir resolver o problema e novamente colocar-se em movimento levou o nosso comandante a oferecer um reboque ao *Barroso* para que em outra proa diminuísse o balanço e o peso das máquinas pudesse ter melhores condições de trabalho, reacender as caldeiras, gerar vapor e daí tirar o navio daquela situação perigosa, até mesmo com o risco de emborcar, tão sério era o problema.

O Comandante Bardi, com muita perícia, posicionou a popa do *Tamandaré* próximo à proa do *Barroso*, em distância suficiente para lançar uma retinida, o que foi feito com sucesso, apesar do colossal balanço dos dois navios. Amarrado à retinida, seguiu o cabo que levaria a espia para o reboque.

Apesar de todas as dificuldades, a espia de reboque foi passada. Assim, o *Barroso*, devidamente amarrado pelos queixos, ficou aguardando o início do reboque. Era uma questão de emergência, boa parte da tripulação do *Barroso*, envergando os coletes salva-vidas, estava no seu convés principal, iluminada pelos nossos holofotes – era uma cena impressionante. Entre tantos se podia distinguir aquela figura do capelão do navio, mais comumente chamado de “vela apagada”, magro e alto, agarrado firmemente a um balaústre próximo ao espardeque. Mais tarde correu à boca miúda, como vim a saber, que suas preces e súplicas eram para que não o deixassem morrer afogado.

Pouco depois de iniciado o reboque, rompe-se o cabo. Novamente e com todos os riscos inerentes à difícil manobra, foi repetida a passagem de um novo cabo de

reboque. Devido às condições do mar e ao balanço descompassado dos dois navios, também tal como na primeira vez o cabo novamente se rompe. Com as duas puxadas pelo *Tamandaré*, o *Barroso* acabou virando a proa em direção de onde vinham os vagalhões, e a situação acabou ficando um pouco melhor para o nosso rival.

Não foi feita uma terceira tentativa devido aos riscos que ambos os navios estavam correndo, até mesmo de colisão, tão próximos que ambos ficavam na hora do lançamento da retinida. Lá pelo início do quarto d'alva, o *Barroso*, que já havia acendido algumas caldeiras e gerando vapor suficiente para se mexer, aos poucos e vagorosamente foi se safando daquela situação bastante incômoda.

Passado o susto, já no porto de Rio Grande, as guarnições foram homenageadas num programa de auditório de uma rádio local. Não se sabe quem foi, mas alguém na platéia fez um comentário sobre o fato de que até puxar o *Barroso* pelos queixos o *Tamandaré* tinha feito. Uma grande humilhação para os bravos do *Barroso*. Ah, foi o necessário e o suficiente para que lá mesmo no auditório as duas guarnições se pegassem no tapa. Foi uma briga memorável, que do auditório extravasou até às ruas, tal a rivalidade entre os navios.

UMA APOTEÓTICA RECEPÇÃO

A notícia estourou como uma bomba na praça-d'armas. "Vamos levar o Presidente da República a Portugal". Alegria geral, além de uma visita ao país que sempre nos recebeu de braços abertos com todo o carinho de, por assim dizer, pai para filho. Dessa vez iríamos numa missão toda especial: levar o Presidente da República a uma visita oficial. Aquela visita do filho de sucesso que retorna aos braços dos pais plenos de saudades e com todo o carinho.

Getúlio Vargas havia se suicidado, e o vice-presidente assumira a Presidência da República. Dr. Café Filho, uma simpatia em pessoa, embarcaria em Casablanca, no Marrocos, de onde faria o trajeto final para Lisboa, cerca de um dia e meio de viagem até chegar lá.

Zarpamos do Rio de Janeiro para uma viagem direta até Casablanca, mas não sem antes passar pelos rochedos de São Pedro e São Paulo, a umas centenas de milhas de nossa costa, últimas sentinelas do nosso território em pleno Oceano Atlântico.

Passamos pelos rochedos ao anoitecer. O navio contornou aquelas isoladas pedras, e com um longo apito demos nossa saudação de despedida ao território nacional.

Na costa da Mauritània, antes de chegarmos a Casablanca, fomos surpreendidos por um forte vento vindo de terra. Embora estivéssemos a várias milhas da costa, o vento vindo do deserto trazia uma enorme quantidade de areia fina e amarela do Saara. O navio, que tinha sido pintado para essa viagem antes da saída do Rio de Janeiro, com o verdadeiro banho de areia ficou todo amarelo do lado de boreste, de onde vinha o vento.

Nosso imediato, o Comandante Edmir, a "dona da casa" e responsável pela impecável apresentação do nosso *Tamandaré* em Portugal, bufava de raiva, prevendo, em nossa curta parada em Casablanca, uma gigantesca faxina de limpeza do navio. O difícil seriam as enormes chaminés onde a areia parecia ter colado como grude e de onde não saía com os jatos de água. Tiveram que ser esfregadas com o marinheirame encarrapitado e se apoiando nas pranchas dependuradas por cabos no alto das chaminés. Muitos perderam boa parte da licença em terra, mas o *Tamandaré* chegaria impecável a Lisboa!

Depois da faxina geral, toque de licença. Orgulhosas de seu navio, a guarnição

invade Casablanca. Mais tarde, depois de visitar alguns dos pontos mais pitorescos de Casablanca – Busbier; o Kasbah; Rabat, ali perto e tantos outros mais, a guarnição retorna carregada de *puffs*, com certeza uma centena a mais na dotação do navio. Era o “good” mais cobiçado pela tripulação.

No correr do segundo dia de nossa estadia em Marrocos, chega a bordo o Presidente da República. Foi recebido como de praxe, com a guarnição formada em postos de continência com toda a pompa e brilho, aquela figura de homem simples, mas com todo o peso da responsabilidade que lhe era investida como o Presidente da República do Brasil.

Pouco depois do embarque do Presidente, o *Tamandaré* suspendia de Casablanca rumo a Lisboa fazendo cerca de 27 nós.

Naquela tarde, lá pelas 5 horas, um grupinho conversava animadamente na plataforma das barbetas dos canhões de 5 polegadas; logo abaixo do espardeque, os eventos de Casablanca eram discutidos e narrados com bastante alegria. Às horas tantas, um dos intendentés de bordo exhibe uma revista masculina, logo folheada apressada e avidamente pelo grupo. Por alguma razão alguém olha para cima e lá está, encostado na balaustrada do espardeque, o Dr. Café Filho, sorridente, olhando para o grupo com a compreensão e benevolência do pai que pegou os filhos numa traquinagem. Constrangido, o grupo dá mostras de que iria se desfazer. Aí, com aquela calma e postura de um verdadeiro chefe, ele diz: “Eu também quero ver”, exibindo um sorriso de quem compreende e sabe como conduzir homens. É uma pena que esse indivíduo calmo e ponderado, mais tarde, fosse deposto por um golpe de estado que acabaria levando o País do deboche à calamidade e ao desgoverno, culminando nos eventos de março de 1964.

Pela manhã cedo estávamos chegando a Lisboa. Na altura de Arrábida, várias embarcações já nos aguardavam, inclusive o maior transatlântico português, e acabaram formando coluna, com o *Tamandaré* como guia. Ao entrarmos no Tejo, apesar da hora, cerca das 8 da manhã, as margens estavam “pretas” de gente, desde o Estoril até o Largo do Rocio, para ver e aplaudir a chegada do Presidente do Brasil às terras lusas. Desde a entrada no Tejo, acho que todas as embarcações do porto que podiam navegar estavam a acompanhar o *Tamandaré*. Na altura da Torre de Belém, num barulho de arrepiar os cabelos e levantar os mortos, todos os navios passaram a apitar incessantemente, juntamente com nossa salva de 21 tiros de canhão.

Realmente não há palavras suficientes para descrever tal apoteótica recepção a um presidente de uma nação amiga. Acabamos fundeando em frente o Largo do Rocio, onde desembarcaria o Presidente da República do Brasil.

Ao longo de toda a minha vida de quase 80 anos jamais vi espetáculo de tal grandeza e magnificência. Não há palavras capazes de descrever a beleza dessa chegada a Lisboa. Até hoje me emociono quando vêm à minha memória os acontecimentos de que tive a sorte e a honra de participar.

ALGUNS MOMENTOS AFLITIVOS DA MINHA CARREIRA

Secretário que era do comandante do navio, toda a correspondência passava pelas minhas mãos. Naquela época o País vinha atravessando momentos políticos bastante conturbados com a eleição do Dr. Juscelino Kubitschek. Muitos não se conformavam com aquela situação. Os jornais diziam que sua eleição havia sido feita com dinheiro ilegal. Já naquela época, falava-se que um partido proscrito, o Partido Co-

munista, teria recebido Cr\$ 1,5 milhões para que seus membros votassem em JK. Será que havia alguma diferença em relação aos dias de hoje?

O fato é que as pressões políticas eram enormes, decorrentes dos fatos a que diariamente todos nós assistíamos. Nós, os militares daquela época, vivíamos estarecidos com todo aquele bate-boca e também com a atuação aberta de políticos banidos pelo Congresso Nacional, com seus mandatos políticos cassados pelos legítimos representantes do povo, mas agindo abertamente como se nada houvesse acontecido, mesmo depois de declararem de público que se voltariam contra seu próprio país se o Brasil se envolvesse num conflito com a União Soviética!

Nosso comandante, o Capitão-de-Mar-e-Guerra Teles Bardi, comentava comigo suas preocupações quanto a essas turbulências, mas, como militar que era, não poderia de público falar daquela situação de desacerto político nem manifestar suas opiniões sobre o assunto.

Um dia, meados de outubro de 1955, se não me engano, estava eu na Secretaria quando apareceu um mensageiro do Gabinete do Ministro da Marinha trazendo um envelope carimbado como confiden-

cial e urgente, para que fosse entregue em mãos ao comandante. Imediatamente me dirigi à câmara do comandante, levando a correspondência. Lido o officio, o Co-

mandante Bardi escreveu algo no papel, assinou e me pediu para que trouxesse o carimbo de urgente, mas isso numa voz bastante irritada, e que o mensageiro aguardasse a resposta, que deveria ser enviada de volta ao Gabinete do Ministro imediatamente.

Retornando à câmara do comandante, entreguei-lhe o carimbo e a almofada de tinta. De pronto o Comandante Bardi começou a carimbar todo o papel com o carimbo de urgente. Acho que não sobrou nenhum pedaço do papel que não tivesse levado uma carimbada. Ato contínuo, colocou a mensagem dentro de outro envelope, que também foi selado e car-

imbado repetidas vezes em ambos os lados. Ao me entregar o envelope, pude ver estampado em seu rosto a contrariedade e a revolta. Raras vezes vi aquele homem sereno e circunspeto com um semblante tão carregado e mostrando tão claramente a sua contrariedade.

Alguns dias se passaram e o novo comandante se apresentou a bordo. Era o Capitão-de-Mar-e-Guerra Silvio Heck. Após a sua posse, continuei sendo o secretário do na-



Juscelino Kubitschek



Silvio Heck

vio, acumulando com a Divisão de Sinais. Esses fatos aconteceram nos últimos dias de outubro de 1955, lá pelos 26/28 de outubro. A efervescência política vinha aumentando, tal como as nuvens de mau tempo se acumulando no hori-

zonte, nuvens negras e bem visíveis.

O que nós, os oficiais mais novos do navio, sabíamos não ia muito além do que era divulgado nos noticiários de jornal e de rádio, e alguma coisa na televisão, ainda muito incipiente naqueles idos de 1955. Para mim, que vivia diariamente algumas horas despachando com o comandante, era o que me permitia ter algum conhecimento adicional do cenário global, que parecia envolver mais os militares, e em especial a Marinha e o Exército.

O DIA EM QUE HASTEARAM, NA FORTALEZA DA LAJE, O INSÓLITO SINAL DE QUE A BARRA ESTAVA FECHADA PARA A MARINHA DO BRASIL

Momentos sombrios estavam se aproximando do Brasil. A cada novo dia parecia que os políticos menos se entendiam. As pressões de lado a lado vinham se acumulando. O ano era o de 1955. O Presidente da República, Getúlio Vargas, havia se suicidado em 1954, em decorrência de graves agitações políticas envolvendo por um lado pessoas de sua alta confiança e por outro o jornalista Carlos Lacerda. Um escândalo que abalou profundamente os ali-

cerces das instituições nacionais. Com a morte de Getúlio, assumira o vice-presidente Café Filho. Já em 1955, após as eleições, por motivos de saúde o Dr. Café Filho se



João Café Filho

afastara de suas funções por ordens médicas. Assim, o presidente da Câmara de Deputados, Carlos Luz, estava no exercício da Presidência da República.



Carlos Luz

Encerradas as eleições presidenciais, foi eleito Juscelino Kubitschek, com apenas cerca de 38% dos votos. Ainda pairavam no ar os comentários dos fatos que haviam levado à morte de Getúlio Vargas: fortes suspeitas de que atos ímprobos e escândalos tinham sido praticados, envolvendo o palácio presidencial; o assassinato do Major Rubem Vaz; denúncias na imprensa; Carlos Lacerda produ-



General Henrique Lott

zindo, em sua coluna jornalística, artigos cáusticos sobre todos esses fatos. O mínimo que se poderia dizer, para aquela época, era que o ambiente era péssimo. Além da contestação do resultado das eleições, vivia-se num caldeirão político prestes a explodir.

O Exército, sob o comando do seu ministro, o General Lott, tinha sua visão do cenário político. Já o ministro da Marinha e o da Aeronáutica estavam seguindo outra direção, visivelmente discordante da do General Lott. No meio de tudo isso, as diversas linhas políticas e seus representantes agitavam mais ainda o quadro nacional. O ambiente político daquele momento naturalmente se refletia na praça-d'armas.

A noite de 10 de novembro

Na noite de 10 para 11 de novembro, o *Tamandaré* estava atracado ao cais norte do Arsenal, mais ou menos na altura da oficina elétrica e em regime de prontidão. Nessa noite eu estava de serviço. Cerca das 9 para as 10 horas da noite, recebo ordens do chefe da divisão de serviço para ligar para todos os oficiais que não estavam a bordo, informando que, por ordem do comandante do navio, todos deveriam regressar imediatamente.

Era uma noite de céu encoberto. Caía uma chuva fina e constante. Como não havia telefone disponível a bordo, fui para uma oficina do arsenal próxima ao navio, onde sabia existir um telefone. De lá, liguei para os que pude localizar e informei-os das ordens do comando.

Ao voltar para o navio, recebi o recado de que o comandante queria que eu fosse a sua câmara. Ao chegar lá, fui informado de que naquela noite várias autoridades deveriam chegar a bordo e que eu deveria estar a sua disposição para auxiliá-lo na hora da chegada das pessoas. Além disso, o navio deveria estar pronto para desatracar e sair para o mar.

Espantado com as instruções que me estavam sendo dadas, arrisquei a óbvia pergunta: "O que está acontecendo?" Então o Comandante Heck me disse que a situação política havia se deteriorado mais ainda e que, por convite do ministro da Marinha, o Presidente da República poderia vir para bordo do *Tamandaré* onde ele estaria seguro e de onde poderia também exercer sua chefia da Nação. Realmente as coisas estavam indo de mal para pior.

Onze de novembro

Pela madrugada chegou o Presidente da República, com sua comitiva: oficiais de

seu Gabinete, ministros e outras autoridades, entre elas o jornalista e deputado Carlos Lacerda, e ainda oficiais, tanto do Exército como da Aeronáutica. Um grupo grande de pessoas, cerca de umas 30.

A ordem era para o navio suspender. A oficialidade estava praticamente toda a bordo. Quanto ao resto da tripulação, era outra história. Era impossível comunicar a todos que não estavam a bordo a ordem de retornar imediatamente. Não tenho certeza, pois já lá se vão 50 anos, e o que aqui estou narrando é fruto apenas da minha memória, mas, se bem me recordo, acho que uma estação de rádio transmitiu a informação de que todos deveriam retornar para bordo. O fato é que o dia vinha amanhecendo e alguns homens da tripulação ainda estavam chegando.

A necessidade de suspender fazia com que nem tudo fosse feito com perfeição. Como o navio estava em período de reparos, muita coisa precisava ser concluída nas máquinas para que a embarcação pudesse desatracar. Das chaminés saíam furiosamente rolos de fumaça negra; somente duas caldeiras estavam em condições de ser acesas naquela hora. Nem havia rebocadores disponíveis para auxiliar o *Tamandaré* na desatracação, muito menos guindaste para remover a prancha de acesso ao navio.

Assim mesmo, o Comandante Silvio Heck, demonstrando grande perícia, iniciou a manobra de desatracar do cais. Nessa hora eu estava no passadiço guarnecendo meu posto na estação de sinais, que ficava por ante-ré do passadiço. Aos poucos o navio começou a abrir a popa, a prancha acabou caindo na água e ficou flutuando. Alguns marinheiros que chegavam naquela hora ficaram na beira do cais. A manhã era cinzenta e chovia. Iniciavam-se assim os fatos ocorridos no dia 11 de novembro de 1955. O Cruzador Ligeiro *Tamandaré* suspendia do porto do Rio de Janeiro levando a bordo o

legítimo Presidente da República e demandava a barra de saída da Baía de Guanabara. Alguns outros navios da Marinha também suspenderam e se encontravam mais ao fundo da baía, inclusive o *Barroso*.

Ao passarmos pela Escola Naval, verificamos que a Fortaleza da Laje ostentava um sinal de bandeiras, que, depois de interpretado, dizia: “Saída do porto interdita a navios de guerra”. A partir desse momento o Cruzador *Tamandaré* entra em postos de combate!

A bordo estava o Dr. Carlos Luz, no legítimo exercício da Presidência da República! Com que autoridade alguém poderia impedir a saída de um navio de guerra da Marinha do Brasil arvorando o pavilhão da Presidência da República no tope de seu mastro? Opor-se à saída era um ato de insanidade! Raciocinando sobre o futuro do País: estavam abertas as portas para a destruição dos valores nacionais ao se rebelar contra a mais alta autoridade constituída, colocando o Brasil à beira de uma luta fratricida.

O navio, ainda com muita deficiência na propulsão, singrava lentamente em direção à barra, cerca de 5 nós no máximo. Em postos de combate, tinha toda a sua artilharia municada, dos canhões de 6 polegadas até as metralhadoras antiaéreas de 20 milímetros. Um poder de fogo muitas vezes superior a todos os fortes que guarneciam a entrada da Baía de Guanabara, isso tanto em volume de fogo, rapidez de tiro, flexibilidade, precisão quanto em alcance de tiro. Era uma situação muito favorável ao *Tamandaré*. Mas tínhamos que cruzar a barra guarnecida por várias fortalezas: Duque de Caxias, no Leme; São João, do lado da Urca; Laje, no meio da barra; e do lado de Niterói, Santa Cruz, Rio Branco e Imbuí.

Na realidade, somente três estavam em condições de abrir fogo: Leme, São João e Santa Cruz. Pouco depois de passarmos a barra, verificamos que os canhões do forte

de Santa Cruz estavam guarnecidos. Nessas condições, nossa artilharia principal de ré virou-se em direção àquela fortaleza. Parecia que tínhamos pisado num formigueiro. A soldadesca corria morro abaixo para se abrigar, fato mais tarde confirmado por um major do Exército, meu vizinho, que inclusive dera a ordem para que o pessoal se abrigasse.

Santa Cruz fora de ação, restavam os fortes do lado do Rio de Janeiro. Estávamos na altura da Ilha Cotunduba, mas com proa em direção às Ilhas do Pai e Mãe. Nessa hora, saía à barra também um navio mercante italiano. Lentamente o cargueiro passou por nós, ficando ambos a menos de meia milha um do outro.

FOGO CONTRA FOGO

Precisamente nesse momento, o Forte de São João abriu fogo (existem divergências quanto a quem atirou primeiro), mas os tiros caíram longe. O *Tamandaré* continuava em sua rota em direção às Ilhas Pai e Mãe. Alguns minutos se passaram até que, com violentos estampidos, caiu uma salva de cerca de três tiros muito próximo de nossa popa. Alguns estilhaços atingiram o navio, mas sem maiores conseqüências.

A partir desse momento, várias salvas foram disparadas a partir do Forte do Leme, enquadrando o navio. Durante o tempo em que ficamos sob o fogo da Fortaleza do Leme, o Forte de Copacabana também fez dois disparos com sua artilharia principal. Esses tiros foram longos, mas bem conteirados, passando ambos com um forte ronco bem por sobre o navio e levantando enormes colunas de água longe dele. No total, cerca de 14 disparos foram feitos (também existem dúvidas quanto a este número – alguns admitem apenas sete, mas a minha conta foi de 14).

O *Tamandaré* continuava em sua rota, com sua artilharia dividida pelos diversos

alvos, as três torres de vante da bateria principal para o Forte de Copacabana e as duas de ré para o Forte da Laje. Toda a bateria principal estava municada com projéteis perfurantes, a torreta de vante a boreste para o Forte do Leme; a torreta de ré do mesmo bordo para a Fortaleza São João; a torreta de bombordo a vante conteirada para o Forte Rio Branco e a de ré para a Fortaleza de Santa Cruz. Toda a bateria secundária estava municada com granadas antiaéreas e espoletadas para detonar sobre os alvos designados. Todos os canhões de 40 milímetros atirariam sobre todos os alvos que estivessem em seu raio de ação, especialmente Leme, São João, Santa Cruz e Rio Branco.

Sempre em sua rota o *Tamandaré* continuava a se afastar do alcance das fortalezas, mas pronto a revidar. Não disparou nem um só tiro. Afinal, éramos todos brasileiros, e o Presidente da República não queria derramamento de sangue. Também, se atirássemos, certamente muitos civis moradores da orla marítima, que nada tinham a ver com os acontecimentos, poderiam sofrer as conseqüências de um confronto entre o navio e as fortalezas que cercavam a entrada da barra. Seria uma catástrofe. Somente uma mente despreparada e desequilibrada poderia tomar tal atitude. A ponderação e o equilíbrio estavam do nosso lado, o que não acontecia por parte do General Lott e dos políticos que o cercavam.

Já a essa altura, a planta de máquinas, em plena condição de funcionamento, dava ao navio sua condição normal de operação. Fora do alcance das fortalezas, a condição de postos de combate foi relaxada.

Diante da situação de rebeldia do ministro da Guerra e de seus colaboradores, o Presidente da República e o Almirante Penna Botto se reuniram com os seus assessores na câmara do almirante para traçar o rumo das novas ações a serem tomadas.



Vice-Almirante Carlos Penna Botto e o
Presidente Juscelino Kubitschek

Um incidente

Foi nessa hora que fui chamado a comparecer à câmara do almirante. Exatamente no momento em que entrava pela porta de acesso à câmara, vejo um forte clarão amarelo, pela porta oposta à que eu entrava e de acesso ao convés, acompanhado de um violento estrondo. O susto foi geral. Atônitas, as pessoas que estavam em pé em pé ficaram, e as que estavam sentadas, como se impulsionalizadas por uma mola, se levantaram. Todos se entreolhavam, espantados com o estampido. No meio da confusão, ouço o almirante dizer em voz alta: "Fomos atingidos!!"

Na realidade, ocorrera um acidente de tiro, provocado por força de um defeito no circuito de fogo da torreta de boreste a vante. Essa torreta, quando entrava na posição de travamento, fechava o circuito de fogo. Foi isso o que aconteceu. Para agravar o fato, a boca do canhão ficava exatamente na altura da abertura da porta de acesso ao convés da câmara do almirante. Esclarecido o fato e passado o susto, todos acabaram rindo da situação.

Mais uma vez o "Lucky Lou" escapava de uma complicação. E o *Tamandaré* seguia agora em novos rumos.

NOVOS RUMOS – GRANDES DECEPÇÕES

A intenção de uma ação militar de intimidação no Rio de Janeiro, inicialmente cogitada, foi abandonada de pronto diante dos riscos que a população correria.

Em decorrência das conversações entre os políticos e das informações recebidas via rádio do capitão dos portos do Estado de São Paulo, as autoridades embarcadas tomaram a decisão de que o navio deveria ir para o porto de Santos, onde, aparentemente, havia condições mais favoráveis para que o governo se instalasse em São Paulo. De lá poderia exercer o seu poder.

O *Tamandaré* passou a rumar em direção ao porto de Santos. O tempo continuava encoberto, tendo piorado ao anoitecer, com chuvas mais intensas. Nessa altura dos acontecimentos, fomos informados, via rádio, de que a Força Aérea Brasileira (FAB) nos daria cobertura aérea. Afinal, não iríamos ficar sozinhos nessa ocasião de conturbação nacional.

Passei boa parte da noite acordado acompanhando os eventos. Era uma noite fechada, com chuvas intermitentes. Não se ouviu nenhum ronco de avião, nem perto nem longe. Em outra ocasião bem mais tarde conheci o piloto que recebera instruções para nos dar cobertura aérea. Suas instruções foram para sair com um DC-3, um avião velho, desarmado e de transporte de tropas. Uma piada, avião de transporte, sem radar, em noite de chuva! Será que o apoio militar seria dado por soldados armados de fuzil Mauser 1908 e embarcados no avião?

Pela madrugada, fui para o meu camarote repousar um pouco. Acabei dormindo profundamente. Pela manhã, na hora do café, fui para a praça-d'armas. Soube então que o navio retornava ao porto do Rio de Janeiro.

Pela madrugada haviam chegado informações do capitão dos portos em Santos, pela fonia, de que o *Tamandaré* iria ter uma recepção hostil por parte da guarnição do Forte de Santos. Em face dessas informações, não confirmadas (o grifo é meu), o Dr. Carlos Luz decidira que não iria haver nenhum confronto entre irmãos e que o navio deveria retornar ao Rio de Janeiro.

No decorrer da manhã, os canhões da bateria principal e da secundária foram disparados, eliminando-se a munição que neles tinha sido colocada. O *Tamandaré* entrou no porto do Rio de Janeiro no dia 12 de novembro, passando bem próximo à Fortaleza de Copacabana, com a guarnição formada no convés e com a banda de música tocando. O navio fundeou nas proximidades da Ilha Fiscal. Virava-se, assim, mais uma página da História do Brasil.

Logo após o navio ter amarrado a bóia, começou uma verdadeira romaria de autoridades e políticos. O ambiente de expectativa na praça-d'armas do *Tamandaré* era enorme. Corriam boatos de toda a sorte.

Carlos Lacerda na praça-d'armas

Em determinado momento, na praça-d'armas, o jornalista Carlos Lacerda senta-se à mesa onde estávamos conversando, Camarate, Damásio, eu, Fleury e o Batista. Logo em seguida, sentaram-se a essa mesma mesa o deputado Adauto Lúcio Cardoso, o senador Afonso Arinos de Melo Franco e mais um outro político que não me recordo o seu nome, possivelmente o Dr. Munhoz da Rocha.

Esses políticos traziam a informação de que se Carlos Lacerda desembarcasse poderia ser morto por um grupo de manifestantes que estavam nas proximidades do Ministério da Marinha. Também diziam que a embaixada dos Estados Unidos oferecia asilo político ao jornalista. Ouvíamos tudo isso com um misto de espanto e admiração. A História do Brasil contemporâneo estava a se desenrolar bem defronte de nós, os tenentes!

Depois de alguma conversa entre Carlos Lacerda e os políticos, o jornalista vira-se para a tenentada e indaga, numa forma quase que teatral: "O que devo fazer, sair a pé pelas ruas e me sacrificar pela causa ou me asilar na embaixada americana, o que vocês acham?" A tenentada boquiaberta, em unanimidade, respondeu que Carlos Lacerda era mais importante vivo do que morto.

Passados os tempos, meditei muito sobre a atitude de Carlos Lacerda e tirei minhas conclusões, que decidi guardar somente para mim. O futuro iria confirmar meus pensamentos.



Carlos Lacerda

ÚLTIMOS EVENTOS ANTES DO MEU DESEMBARQUE

A vida a bordo do *Tamandaré* continuou com seu rumo e ritmo normais, a mesma rotina, as fainas previstas no plano do dia e cumpridas religiosamente. Entretanto, era visível o ambiente de mal-estar que pairava entre a tripulação, oficiais e praças.

O navio de tantas tradições e feitos nobres, nesse episódio, não completara a sua missão. Não havia conduzido o governo do

País a porto seguro. O Presidente eleito ainda não tomara posse, os políticos ainda se debatiam com questões de quem, naquele período de transição, deveria estar no exercício da Presidência da República. Claro está que, no entender de muitos, houve sim um golpe de Estado e foi deposto o legítimo governo. Essa situação deveria ser modificada e revertida para o estado de direito.

Nessa confusão política, a Marinha acabou assumindo posições que se opunham ao estado de desordem política estabelecida pela força. Numa viagem da Esquadra ao Nordeste, a Marinha assumira o compromisso de apoiar o governador de Pernambuco, General Cordeiro de Farias, que pretendia assumir uma posição firme em relação aos políticos que subvertiam a ordem constitucional.

A Esquadra, composta pelos dois cruzadores, alguns contratorpedeiros classe "A" e contratorpedeiros-de-escolta, aportou em Recife. Na noite em que chegamos, estava prevista uma reunião entre o governador de Pernambuco e os comandantes dos navios, onde seriam traçados os planos de ação.

Aguardei meu comandante chegar dessa reunião. Cerca da 1 hora da manhã, o

Comandante Sílvio Heck retorna para bordo, com fisionomia abatida e demonstrando grande contrariedade. Chamou-me para acompanhá-lo a sua câmara e narrou-me os fatos acontecidos. Não houvera unanimidade entre os comandantes de navios, e nessas condições o governador desistira de qualquer ação de força.

Cerca das 7 horas daquela manhã, fui até o Cruzador *Barroso* conversar com os meus colegas. Nada sabiam do resultado da reunião da véspera. O ambiente era muito diferente daquele que tínhamos no *Tamandaré*. A esquadra retornou ao Rio de Janeiro como se nada tivesse acontecido.

O Comandante Sílvio Heck foi substituído; Carneiro Ribeiro, Damásio, Batista e eu fomos designados para servir fora de sede. Outros oficiais paulatinamente foram substituídos. Aquela praça-d'armas unida e que amava o seu navio foi completamente dissolvida.

No dia em que desembarquei do meu primeiro navio na Marinha brasileira, era virada, de forma melancólica, mais uma página da minha carreira de oficial da Marinha do Brasil.

Aquele valente navio jamais será esquecido!

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<HISTÓRIA>; História do Brasil; História da Marinha do Brasil; Cruzador; Botto, Carlos Penna; Café Filho, João; Heck, Sílvio; Kubitschek, Juscelino; Lacerda, Carlos; Lott, Henrique; Luz, Carlos;